RELATORIO

N. 36

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

PARA A SESSÃO

DE

ASSEMBLÉA GERAL

DE

25 DE SETEMBRO DE 1887

SÃO PAULO

TYPOGRAPHIA A VAPOR DE JORGE SECKLER & COMP.

1887

Snrs. Accionistas.

Em desempenho da obrigação imposta pelo art. 19 § 9.° de nossos Estatutos comparecemos perante vós relatando não só as principaes occurrencias dadas no semestre findo em Junho ultimo, como tambem trazendo ao vosso conhecimento assumptos concernentes ao corrente semestre, que por sua importancia nos pareceram dignos de occupar a vossa attenção.

Directoria

Havendo sido eleito deputado geral por esta provincia o Exm. Snr. Dr. Elias Antonio Pacheco Chaves, e, tendo de tomar assento, resolveu a Directoria, na conformidade dos nossos Estatutos, convidar, para occupar o seu lugar nesta Directoria durante o impedimento, ao Snr. Dr. Martinho Prado Junior, que, acquiescendo ao nosso convite entrou em exercicio á 2 do corrente.

Cabe aqui em homenagem a memoria do emerito cidadão Dr. Clemente Falcão de Souza Filho, relem-

brar os valiosos serviços que por largos annos prestou á Companhia Paulista.

Tomou elle parte activa nos trabalhos de sua organisação tendo sido membro da Directoria provisoria conjuntamente com os Exms. Barões de Souza Queiroz e de Itapetininga, Dr. Martinho da Silva Prado e Conselheiro Bernardo A. Gavião Peixoto dos quaes, tambem, a Companhia tornou-se devedora de reaes serviços.

Predio para o Escriptorio Central

As exigencias das obras do predio para o nosso Escriptorio Central tem sido causa da demora havida na sua conclusão, que no entanto, muito proxima está.

Pelo que está feito podereis avaliar da belleza deste edificio e da sua apropriação aos diversos fins para que foi levantado.

Trafego

Não obstante constar do Relatorio do Inspector Geral da linha os esclarecimentos geraes em relação a este serviço, como vereis do annexo n. 1, entende a Directoria conveniente fazer aqui algumas observações relativamente aos pontos principaes do mesmo assumpto.

O progressivo augmento no trafego de passageiros denota o desenvolvimento das localidades servidas pela nossa estrada de ferro.

Transitaram 205.989 passageiros por nossa linha durante os dous ultimos semestres (Julho a Dezembro de 1886 e Janeiro a Junho de 1887) ao passo que durante o periodo de Julho de 1885 a Junho de 1886 este numero só attingiu a 189,416.

O movimento de mercadorias, quanto a exportação, foi no semestre deste Relatorio superior ao do semestre de Julho a Dezembro de 1886, e inferior quanto a importação.

Comparado, porém, o resultado total deste semestre de Janeiro a Junho de 1887 com o de igual periodo de 1886, temos:

	1886	1887
Importação Toneladas . . .	28.082	49.680
Exportação »	33.137	29.557
Total	61.219	79.237

Resultados destes abonão sobremodo o futuro da nossa empresa.

Sempre movidos pelo dever de satisfazer tanto quanto em nossas forças cabe o cabal comprimento de nossos encargos, além das ferragens para quarenta vagões de carga, que já se estão montando em nossas officinas, encommendamos ferragens para mais sessenta, prevendo uma colheita abundantissima nos proximos semestres.

Dos 40 vagões que já se acham em Campinas, 20 são apropriados para o transporte de gado e são providos de bebedouros.

Ficamos assim habilitados para fazer correr um trem conduzindo dentro de poucas horas gado dos pontos mais remotos da nossa linha a esta Capital.

E para acudir as necessidades resultantes do augmento do trafego fez-se encommenda de mais 2 locomotivas para carga, e estão em construcção nas mesmas officinas mais 2 carros para passageiros.

Com esta previdencia, julga a Directoria evitar difficuldades insuperaveis no futuro, por falta de sufficiente trem rodante.

Fundo de reserva

No decurso de 1.º de Janeiro para cá deram-se diversas alterações no nosso fundo de reserva permanente, já em consequencia de haverem sido sorteadas 8 apolices provinciaes, já pela compra de 3 ditas geraes effectuada em data de 17 de Agosto ultimo.

Para complétar o numero de 400 apolices de que se compõe o referido fundo de reserva permanente, na fórma do Art. 90 dos nossos Estatutos, faltam 5 que serão compradas logo que haja opportunidade.

Feitas outras alterações provenientes dos rendimentos das apolices geraes e provinciaes, dividendos e juros de acções e quota deduzida no semestre fica o fundo de reserva assim estabelecido :

Permanente

256	Apolices provinciaes (valor nominal)	256:000$000
139	Apolices geraes (idem) . .	139:000$000
	Em dinheiro	5:000$000
395	Somma	400:000$000

Provisorio

2040	Acções com o valor nominal de 200$000	408:000$000
100	Acções com o valor realisado de 75 %	15:000$000
	Juros de 136 apolices geraes.	3:400$000
	Juros de 264 apolices provinciaes.	7:920$000
	Juros de 7 % sobre 100 acções da Navegação Mogy-guassú	525$000

36.º dividendo sobre 2040 acções	20:604$000
Quóta deste semestre . . .	7:046$360
Em dinheiro	157:908$026
Somma	620:403$386

Resumo

Em acções	423:000$000
Em apolices	395:000$000
Em dinheiro	202:403$386
	1.020:403$386

Vem a proposito notar que si fossem vendidas as referidas acções com o agio actual (300$000) teria o fundo de reserva attingido a somma de 1.229:403$386 isto é, excedido 29:403$386 do maximo estipulado pelos nossos Estatutos.

Este facto é uma evidente prova do gráo de prosperidade de nossa Companhia.

Movimento de acções

Durante o semestre o movimento de acções foi o seguinte:

Por herança	1.575
» caução	3.581
» venda	1.617
Somma	6.773

36.º Dividendo

O annexo n. 2 demonstra como fica distribuida a somma de 888:074$646, liquido das operações effectuadas neste semestre, a saber:

56

Remessa para Londres em 23 de Fevereiro ultimo . . .	51:983$773
Destinado ao Fundo de Reserva .	7:046$360
Sujeito a liquidação	3:672$513
36.º Dividendo de 10 1/10 por cento ou 10$100 por acção .	825:372$000
Somma	888:074$646

O nosso Relatorio apresentado em 10 de Outubro de 1886, á folhas 10 e 11, demonstra com exactidão que a taxa de dividendo na razão de 6 por cento sobre o valor nominal de nossas acções equivale á 8,92 por cento sobre o custo real das acções primitivas, tomados em consideração os beneficios que estas receberam posteriormente.

Nas mesmas condições, o actual dividendo de 10 1/10 % é equivalente a 15 % sobre as mesmas acções primitivas.

Pagamento em Londres

Em 21 de Agosto deste anno remettemos ao English Bank of Rio de Janeiro, limited, Londres a somma de £ 7290—3—7 equivalente a réis 77:761$911 ao cambio de 22 1/2 por 1$000 a saber:

	£	S	D	Réis
Para remissão de bonds	2500	0	0	26:666$666
Juros de 7 % . . .	4718	0	0	50:325$334
Commissão de 1 % .	72	3	7	769$911
Somma . .				77:761$911

Esta remessa foi feita em cumprimento da condição 4.ª do contracto de 15 de Agosto de 1878 entre esta Companhia e o referido English Bank.

Contadoria Central

Pelos annexos ns. 2, 3, 4 e 5 vereis que a escripturação de nossos livros se acha em dia, e pelo parecer do Conselho Fiscal, (annexo n. 6) que foi ella feita com clareza, regularidade e exactidão.

Ramal do Itatiba

Segundo fosteis informados em nosso ultimo Relatorio, a Directoria oppoz-se formalmente á pretenção da Companhia Carris de Ferro Itatibense, de levar uma estrada de ferro de Itatiba á Jundiahy, visto que com a construcção deste, grande parte dos productos daquelle municipio deixariam de percorrer a nossa linha, escoando-se directamente na estrada ingleza.

Era fundamento da opposição achar-se o florescente municipio quasi todo elle dentro de nossa zona privilegiada, cabendo-nos, portanto, decidir sobre o transporte de sua producção.

Nossas reclamações foram attendidas e a illustrada Directoria daquella Companhia chegou, com a vossa, em accôrdo definitivo, cujo ponto principal foi: fazer a Companhia Paulista cessão gratuita áquella outra de seu privilegio na parte respectiva de sua zona, mediante a condição primeira de obrigar-se a Itatibense á construir o ramal com entroncamento na estação da Louveira e não em Jundiahy. (Annexo n. 7.)

Dita cessão estava a vossa Directoria autorisada a fazel-a, visto que approvasteis em reunião de 22 de Julho de 1883 a proposta de seu Presidente naquelle sentido:

Estradas de ferro Ytuana e Rio-Claro

Como sabeis, foi apresentado a Assembléa Provincial, e por ella adoptado um projecto de lei concedendo privilegio para a construcção de uma estrada de ferro entre a estação do Paraizo, na estrada Ytuana, e a do Morro Pellado, na do Rio Claro.

E' evidente que tal projecto encerrava uma ameaça aos interesses da Companhia Paulista, pelo facto de poderem as cargas que actualmente são transportadas pela nossa linha, provenientes da estrada S. Carlos do Pinhal, ser desviadas, ao menos em parte, para a estrada Ytuana, caso tentativa tão injusta fosse levada á effeito.

A vossa Directoria mandada ouvir por S. Exc. o Snr. Presidente da Provincia, segundo deliberação da Assembléa Provincial, manifestou, pela voz de seu Presidente, parecer francamente contrario a tal projecto e fez sentir que, não podendo, no curto espaço de 24 horas, designado para responder á consulta, reunir-se e resolver sobre o assumpto, protestava, entretanto, que havia de recorrer á todos os meios facultados pelas leis contra a violação dos direitos de zona que á Companhia pertencem em vista do art. 5.º do seu contracto com o Governo Provincial, de 12 de Maio de 1873, além de pôr em pratica todas medidas aconselhadas pelos interesses da Companhia.

O illustre Presidente da Provincia, não foi surdo aos reclamos da justiça, e, firmado em solidas razões com que fundamentou o seu acto, negou sancção ao projecto. (Vide annexo n. 8.)

Fusão

Nestes ultimos mezes tem tomado vulto o boato de fusão da nossa Companhia com a Mogyana.

E' nosso dever vos informar que entre as Directorias das duas Companhias ainda não houve proposta alguma.

Temos como altamente conveniente, tanto para os interesses de nossa Companhia, como para os da Mogyana, ou a fusão das duas ou a celebração de um accôrdo baseado na mais perfeita alliança das vantagens reciprocas de ambas.

Si partilhardes essa nossa opinião podeis auctorisar-nos á encaminhar negociação no sentido deste plano.

Traremos ao vosso conhecimento o resultado de nossos passos ; e podereis então tomar uma resolução definitiva, pois, sómente a vós compete tal attribuição.

Ramaes e zona privilegiada

Em vossa ultima reunião aprovasteis a seguinte proposta do accionista Dr. Caio Prado :

« Proponho que a Directoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes fique auctorisada a emittir acções para a construcção, dentro da sua zona privilegiada, dos ramaes de via ferrea necessarios para garantir a integridade do trafego da mesma Companhia. »

Animada a vossa Directoria de igual zelo para conservar illezos os nossos direitos de zona garantidos pelos contractos, logo em sua immediata conferencia posterior á referida reunião, determinou

mandar os nossos engenheiros fazerem as explorações e estudos convenientes para construcção de um ramal que partindo do ponto mais apropriado de nossa linha fosse ter ás proximidades da estação do Paraiso da linha Ytuana.

Reconheceu-se, pelos estudos feitos, terreno apropriado para um ramal entroncando em a nova estação de nossa linha —Santa Gertrudes— e com direcção ao referido ponto.

No entanto ficamos aguardando os acontecimentos para definitivamente resolver sobre a construcção do mesmo ramal.

A Directoria, como resultado dos estudos a que mandou proceder, apresenta-vos (annexo n. 12) um mappa completo de nossa zona, trabalho executado com proficiencia pelos nossos engenheiros, e demonstrativo de toda área de terreno comprehendida em nossa zona privilegiada.

O ramal da ponte da Cachoeira no Mogy-guassú, acha-se ainda no mesmo ponto até onde foi construido. Razões plausiveis justificam o não proseguirmos, ao menos por emquanto, no prolongamento deste ramal.

Podemos vos garantir a maxima solicitude de nossa parte em salvaguardar os direitos que nos competem pelos nossos contractos, assim como em cumprir os onus que por ventura nos tenham elles imposto.

O mappa annexo, foi levantado tendo-se em vista determinar a zona privilegiada da Companhia, segundo as clausulas dos nossos contractos com o Governo Provincial, cujo theor é o seguinte:

« Durante os noventa annos do privilegio o Governo não concederá que se organisem emprezas de outros caminhos de ferro dentro da distancia de trinta

e um kilometros de cada lado e na mesma direcção da estrada que se construir em virtude deste contracto, excepto se houver accordo com a Companhia Paulista. »

Navegação

Já deveis ter conhecimento de que o Governo Imperial, por Decreto n. 9,753 de 6 de Maio do corrente anno, concedeu á Companhia Paulista privilegio por 10 annos para navegação á vapor nos rios Mogy-guassú, Pardo e Grande.

Pelo annexo n. 9 vereis as clausulas a que se refere o mesmo Decreto.

Posteriormente, isto é na sessão de 10 de Agosto passado, foi apresentado á Camara dos Deputados um projecto de lei elevando a 30 annos o praso dos privilegios concedidos, não só á Paulista para aquella navegação, como á Mogyana para navegar o Rio-Grande da foz do Sapucahy-mirim até á ponte do Jaguára.

Esse projecto foi assignado pelos distinctos deputados paulistas Srs. Commendador Geraldo de Rezende, Drs. Elias Chaves, Delphino Cintra, Thomaz Cochrane, Rodrigues Alves e Conselheiro Duarte de Azevedo, aos quaes devemos tributar aqui os nossos agradecimentos.

Não podemos, já que nos temos referido á benemerencia de uns, esquecer o que deve a Companhia Paulista a outro illustre Paulista, o Exm. Sr. Senador Antonio da Silva Prado. S. Ex., depois de ter sido o iniciador da navegação do Mogy-guassú, completou a obra começada, expedindo, quando ministro da Agricultura, o Decreto supra mencionado que concedeu-nos o privilegio, garantidor dos nossos in-

teresses, os quaes achavam-se ameaçados vivendo á sombra do regimen da livre navegação.

A Companhia Paulista merecia uma compensação aos sacrificios feitos com as obras daquelle rio.

Como melhor vereis do annexo n. 10 do Inspector Geral, o trafego da navegação tem se augmentado, razão porque tivemos de encommendar mais 4 lanchas na Inglaterra. Temos presentemente 22 lanchas, não entrando neste numero as 4 referidas que, posto já encommendadas, ainda não chegaram; e 6 vapores, sendo 4 grandes e 2 pequenos, por enquanto sufficientes ao trafego.

Não poupamos occasião de tornar o trafego da navegação o mais economico possivel; é assim que o principal combustivel empregado em nossos vapores é a lenha, que no semestre, consumimos na razão de 1,335 metros cubicos contra apenas 89 toneladas de carvão.

Para maior facilidade do serviço de trafego, temos empregado pharóes apropriados á illuminação, pois navegamos tambem á noite. O piloto manejando o mechanismo especial destes pharóes dirije o fóco da luz para o ponto necessario.

Temos intima satisfação scientificando-vos que os trabalhos de desobstrucção já realisados no leito do rio, têm resistido até hoje, apesar mesmo da enorme cheia havida ultimamente na provincia e da grande quantidade de madeiras por ella arrastadas e postas em contacto com os referidos trabalhos, cuja perfeição tiveram assim opportunidade de ser comprovados.

Estamos já engajando novos trabalhadores para investirmos contra a principal corredeira — a de S. Bartholomeu—. Removido este obstaculo, temos

feito quasi tudo, abrindo, de vez, franca navegação em grande extensão do rio, e com ella os esplendidos horisontes entrevistos pela Companhia Paulista.

Immigração

Continúa a Companhia a transportar gratuitamente para os diversos pontos de sua linha, os immigrantes que chegam á Provincia, resolução que foi a primeira a tomar, e hoje adoptada por todas as outras a convite do Exm. Sr. Visconde do Parnahyba, excepção feita da Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro.

Este serviço torna-se mais notavel, attendendo-se que pela nossa como pela linha ingleza, por causa da sua posição, transportam-se maior numero de immigrantes.

Deste modo tem contribuido consideravelmente para alliviar os cofres provinciaes de avultadas despezas e concorrido para o desenvolvimento da immigração. Cumpre não esquecer tambem que a navegação Mogy-guassú, vai prestar auxilio valioso a este ramo do serviço publico, transportando immigrantes para os municipios de S. Rita do Passa Quatro, S. Carlos do Pinhal, S. Simão, Ribeirão Preto, Araraquara e Jaboticabal, porque ninguem ignora que as linhas ferreas do Rio Claro e Mogyana, afastando-se muito das margens do Mogy, impossibilitam o facil e commodo transporte de immigrantes para as propriedades ribeirinhas, obrigando-os a viagens de 6 a 8 leguas por pessimas estradas.

O grande desenvolvimento agricola destes lugares, a corrente immigratoria que se avoluma pelos recentes contractos com a Sociedade Promotora de Immigração, nos convencem que vamos prestar um

relevante serviço á Provincia, concorrendo para o incremento de suas rendas.

Pelo annexo n. 1, Relatorio do nosso Inspector Geral, vereis o numero de immigrantes que transitaram em nossas linhas durante o semestre findo em Junho.

Conclusão

A ampla autorisação que nos desteis em vossa ultima reunião para construir dentro de nossa zona os ramaes que julgassemos conveniente aos interesses de nossa Companhia, é uma bem manifesta prova do quanto confiaes na Directoria.

Consideramos este acto vosso como um reconhecimento dos serviços que julgamos haver prestado durante nossa administração.

Seria um estimulo, si delle necessitassemos, para proseguir na marcha que até aqui hemos guardado.

Consignamos agora, ao terminar, os nossos agradecimentos por essa e outras provas de confiança que nos haveis dispensado.

S. Paulo, 6 de Setembro de 1887, Escriptorio Central da Companhia Paulista.

Fidencio Nepomuceno Prates,
Presidente da Directoria.

Nicoláo de Souza Queiroz.

Martinho Prado Junior.

ANNEXOS

QUE ACOMPANHAM O RELATORIO

ANNEXO N. 1

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL DA LINHA

62

Illm. Snr.

Tenho a honra de apresentar á V. S. o seguinte Relatorio do trafego da via ferrea desta Companhia:

O semestre apezar do começo desfavoravel com as enchentes e desmoronamentos no mez de Janeiro, foi favoravel comparado com o anterior de Janeiro a Junho, confórme verá V. S. pelos quadros annexos e mais esclarecimentos.

Passageiros

E' satisfactorio o augmento continuo neste ramo de serviço não sómente comparado com o semestre correspondente em 1886, como comparado com o semestre immediato áquelle aonde se nota a differença para menos, de 7,246 passageiros.

	1.ª Classe	2.ª Classe	TOTAL
Junho de 1887 . .	25,924	84,448	110,372
» » 1886 . .	22,619	72,045	94,664
Mais em 1887 . .	3,305	12,403	15,708

A relação entre o numero de passageiros de 1.ª e 2.ª classe é mais favoravel a proporção da 1.ª sendo maior do que nos semestres anteriores.

1.ª classe.	23.49	100 %
2.ª »	76.51	

Ainda mais favoravel é a relação do rendimento proporcional de passageiros de 1.ª classe.

1.ª classe .	87:492$030=38.81	100 %
2.ª » .	137:935$700=61.19	
Total .	225:427$730	

Mercadorias

A importante differença de 18,018 toneladas para mais, comparada com o semestre correspondente em 1886, é quasi toda proveniente do café, o genero que maior resultado traz ao trafego.

	Exportação TONELADAS	Importação TONELADAS	TOTAL TONELADAS
Junho de 1887 . .	49,680	29,557	79,237
» » 1886 . .	33,137	28,082	61,219
Mais em 1887 . .	16,543	1,475	18,018

Assim tambem tem augmentado o trafego por vagões conforme o quadro seguinte :

	Exportação	Importação	TOTAL
Junho de 1887 . .	1,471	1,267	2,738
» » 1886 . .	1,407	930	2,337
Mais em 1887 . .	64	337	401

O transporte de animaes continua a ser pequeno pois apesar de ser o numero superior 526 comparado com o semestre correspondente em 1886 é inferior 384 ao do semestre immediatamente precedente.

Se está procedendo a montagem de 20 vagões para gado, e com a modificação na marcha dos trens para permittir que os animaes possam ser transportados da extremidade da linha no mesmo dia até S. Paulo, em dia marcado na semana, é de esperar que o movimento seja pelo menos duplicado.

Animaes transportados

	Exportação	Importação	TOTAL
Junho de 1887 . .	2,221	655	2,876
» » 1886 . .	1,997	353	2,350
Mais em 1887 . .	224	302	526

O quadro abaixo demonstra o pequeno movimento de encommendas e bagagens :

	Exportação TONELADAS	Importação TONELADAS	TOTAL TONELADAS
Junho de 1887 . .	421	287	708

Foi o seguinte o movimento dos trens, neste semestre.

Trens mixtos e de mercadorias

Entre Jundiahy e Campinas . .	953
» Campinas e Rio Claro . .	529
» Cordeiro e Descalvado. .	215
	1,697

Movimento de vagões

Entre Jundiahy e Campinas . .	23,363
» Campinas e Rio Claro .	16,434
» Cordeiro e Descalvado .	5,547
	45,344

Trens de Passageiros

Entre Jundiahy, Rio Claro e Belém do Descalvado	652

Receita e Despeza

Pelo quadro abaixo ver-se-ha que são satisfactorias tanto a receita como a despeza:

Semestre	Bruto	Custeio	Liquido	Relação
Junho de 1887	1.518:790$690	615:516$450	903:274$240	40.52
» » 1886	1.064:398$960	491:002$610	573:396$350	46.12
Mais em 1887	454:391$730	124:513$840	329:877$890	

Rendimento bruto por kilometro

Semestre	Kilometros	Bruto	Por kilometro
Junho de 1886.	243	1.064:398$960	4:380$201
» » 1887.	250	1.518:790$690	6:075$162
Mais em 1887	(*) 7	454:391$730	1:694$961
	(*) Nova linha do kilom. 73 á «Emas»		

Custeio por kilometro

Semestre	Kilometros	Custeio	Por Kilometro
Junho de 1886.	243	491:002$610	2:020$587
» » 1887.	250	615:516$450	2:462$065
Mais em 1887	7	124:513$840	441$478

Zona Privilegiada

O mappa que remetto junto á V. S. representa a zona privilegiada da Companhia Paulista somente na parte que se refere á via ferrea.

Não é possivel tomar agora senão por circulos concentricos em cada estação como foi feito no mappa porque o eixo da linha é o do traçado approvado pelo Governo Provincial.

O facto do governo, depois de construida e aberta a linha, permittir que sejam cobradas as taxas de frete, conforme o numero de kilometros da linha feita, prova que, o traçado é considerado pelo go-

65

verno como o melhor possivel e mais praticavel entre as estações terminaes marcadas no privilegio concedido, e no contracto depois celebrado com elle governo.

Conservação da via permanente

O estado da via permanente é bastante satisfactorio.

Foram substituidos na

1.ª Secção .	3.357	dormentes	=3.16 %
2.ª » .	4,668	»	=6.81 %
3.ª » .	12,481	»	=9.07 %
Total . .	20,505	»	=6.56 %

Foram assentados 15,500 metros de

Trilhos de aço entre os kilometros 61 e 67 e 4.000 metros entre os kilometros 90 e 94 prefazendo o total de 19,500 metros.

Desvios. Assentou-se um de 132 metros na estação de Campinas.

Pontes. Foi substituida a de madeira por outra de ferro no kilometro 99.

Edificios

Construiu-se a estação de Santa Gertrudes, um rancho de tijólos no kilometro 59, augmentou-se as officinas em Campinas.

As pontes nos kilometros 3 e 99; o boeiro no kilometro 106; as estações de Rocinha, Vallinhos, Rebouças e Santa Barbara, e os armazens de Cordeiro e Porto Ferreira foram concertados.

Repartição da Tracção

O serviço tem marchado com a costumada regu laridade.

Locomotivas

Ns. 10, 12, 17 e 18 soffreram concertos geraes,
» 2, 3, 4, 8 e 9 » » parciaes
» 11, 14 e 16 » » »

Carros

5 carros soffreram concertos geraes,
16 » » ligeiros.

Vagões

6 vagões cobertos foram renovados,
15 » soffreram concertos geraes,
192 » » ligeiros concertos.

Estações e edificios

Madeiramento para Santa Gertrudes,

Novo gyrador em Campinas,

Portas e janellas para o edificio em S. Paulo.

Trafego

12 mesas foram feitas para escriptorios e,
8 » para prensas de copiar.

Navegação

Foi construido o madeiramento para dois armazens de carga e um vagão para baldeação.

Telegrapho

Está em bom estado de conservação.

Foram assentados 17,984 metros de cerca de arame.

A luz electrica continua a funccionar com toda regularidade sem que tenha havido até o presente qualquer desmancho ou falta de luz. Na estação de Campinas as lampadas da força de 20 vellas foram substituidas por outras de 50 cada uma.

O systema telegraphico tem actualmente um comprimento de 306 kilometros, cujo arame se fosse entezado em linha recta mediria 620 kilometros.

Almoxarifado

Em boa ordem, bem assim quanto lhe é relativo.

Contadoria

Em dia.

Deus Guarde a V. S.

Illm. Snr. Dr. Fidencio N. Prates, Dignissimo Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

Walter J. Hammond,
Inspector Geral.

Movimento de cada Estação

PASSAGEIROS

Estações	1.ª Classe	2.ª Classe	1.ª Ida e volta	TOTAL
Jundiahy	506	3.878	292	4.676
Louveira	94	2.330	71	2.495
Rocinha	341	3.713	398	4.452
Vallinhos	198	2.480	364	3.042
Campinas	5.408	30.767	3.450	39.625
Boa Vista	13	524	4	541
Rebouças	64	2.582	54	2.700
Santa Barbara	96	2.321	171	2.588
Tatú	115	781	80	976
Limeira	680	5.724	468	6.872
Cordeiro	280	3.350	249	3.879
Rio Claro	1.403	8.918	784	11.105
Remanso	31	307	10	348
Araras	232	2.467	139	2.838
Goabiroba	37	703	43	783
São Bento	24	311	16	351
Leme	116	1.921	121	2.158
Pirassununga	476	4.717	340	5.533
Porto Ferreira	297	3.369	189	3.855
Descalvado	367	3.285	266	3.918
P. Prainha	36	. . .	. . .	36
P. Amaral	19	. . .	. . .	19
P. Pulador	4	. . .	. . .	4
P. C. Bueno	9	. . .	. . .	9
P. Jatahy	1	. . .	. . .	1
P. Cedro	13	. . .	. . .	13
P. M. Prado	22	. . .	. . .	22
P. Pinheiros	8	. . .	. . .	8
P. Jaboticabal	4	. . .	. . .	4
P. Pitangueiras	4	. . .	. . .	4
P. Pontal	8	. . .	. . .	8
TOTAL	10.906	84.448	7.509	102.863

Campinas, 31 de Agosto de 1887.

Walter J. Hammond,
Inspector-Geral.

67

Movimento de Mercadorias

Estações	Exportação T.	Importação T.	TOTAL T.
Jundiahy. . . .	120	20	140
Louveira.	788	94	882
Rocinha	1.126	127	1.253
Vallinhos	2.565	114	2.679
Campinas	22.145	21.906	44.051
Boa Vista	26	. . .	26
Rebouças.	473	87	560
Santa Barbara . .	236	69	305
Tatú	212	11	223
Limeira	1,039	668	1.707
Cordeiro.	943	96	1.039
Rio Claro	10.857	3.944	14.801
Remanso.	308	18	326
Araras.	1.108	264	1.372
Goabiroba . . .	773	60	833
São Bento . . .	140	3	143
Leme	536	148	684
Pirassununga . . .	709	404	1.113
Emas	779	26	805
Porto Ferreira . .	584	386	970
Descalvado. . . .	2.813	628	3.441
P. Prainha. . . .	247	18	265
P. Amaral . . .	158	15	173
P. Pulador . . .	116	13	129
P. C. Bueno . . .	138	19	157
P. Jatahy	168	23	191
P. Cedro.	188	20	208
P. M. Prado . . .	4	30	34
P. Pinheiros . . .	318	73	391
P. Jaboticabal. . .	7	176	183
P. Pitangueiras. .	24	59	83
P. Pontal	32	38	70
TOTAL	49.680	29.557	79.237

Campinas, 31 de Agosto de 1887.

Walter J. Hammond
Inspector-Geral.

Movimento de Café, Sal, Assucar etc.

ESTAÇÕES	Exportação			Importação			
	Café	Diversos	Total	Sal	Assucar	Diversos	Total
	T	T	T	T	T	T	T
Jundiahy	....	120	120	....	....	20	20
Louveira	710	78	788	7	8	79	94
Rocinha	1.030	96	1.126	13	13	101	127
Vallinhos	2.522	43	2.565	28	9	77	114
Campinas	18.978	3.167	22.145	3.331	1.203	17.372	21.906
Boa-Vista	24	2	26	....	....	....	....
Rebouças	266	207	473	20	5	62	87
Santa Barbara	....	236	236	11	3	55	69
Tatú	52	160	212	4	....	7	11
Limeira	703	336	1.039	97	52	519	668
Cordeiro	786	157	943	19	5	72	96
Rio Claro	10.602	255	10.857	658	105	3.181	3.944
Remanso	275	33	308	5	....	13	18
Araras	972	136	1.108	44	19	201	264
Goabiroba	508	265	773	9	6	45	60
São Bento	61	79	140	....	....	3	3
Leme	389	147	536	18	13	117	148
Pirassununga	518	191	709	94	41	269	404
Emas	761	18	779	10	....	16	26
Porto Ferreira	471	113	584	64	25	297	386
Descalvado	2.716	97	2.813	120	71	437	628
P. Prainha	234	13	247	6	....	12	18
P. Amaral	154	4	158	2	....	13	15
P. Pulador	102	14	116	7	....	6	13
P. C. Bueno	138	....	138	6	....	13	19
P. Jatahy	141	27	168	5	....	18	23
P. Cedro	185	3	188	6	....	14	20
P. M. Prado	....	4	4	15	....	15	30
P. Pinheiro	266	52	318	52	...	21	73
P. Jaboticabal	...	7	7	98	...	78	176
P. Pitangueiras	....	24	24	21	....	38	59
P. Pontal	...	32	32	....	..	38	38
Total	43.564	6.116	49.680	4.770	1.578	23.209	29.557

Campinas, 31 de Agosto de 1887.

Walter J. Hammond,
Inspector-Geral.

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

Numero de immigrantes durante o semestre findo em Junho de 1887

Estações	Quantidade	Preços	Importancia
Louveira . . .	62	$580	35$960
Rocinha . . .	136	$870	118$320
Vallinhos . . .	82	1$160	95$120
Campinas . . .	4,177	1$620	6:766$740
Rebouças . . .	4	2$500	10$000
Santa Barbara .	69	2$880	198$720
Limeira . . .	144	3$570	514$080
Cordeiro . . .	266	3$880	1:032$080
Rio Claro. . .	714	4$320	3:084$480
Araras . . .	139	4$350	604$650
Goabiroba .	31	4$600	142$600
São Bento . .	4	4$890	19$560
Leme. . . .	178	5$170	920$260
Pirassununga. .	38	5$900	224$200
Porto Ferreira .	158	6$560	1:036$480
Descalvado . .	747	7$120	5:318$640
Porto Pulador .	165	8$680	1:432$200
Porto Jaboticabal	3	13$140	39$420
	7,117		21:593$510

Campinas, 31 de Agosto de 1887.

Walter J. Hammond,

Inspector-Geral.

DESCRIMINAÇÃO DA DESPEZA

Conservação da Linha .	254:599$200	41.37%
Tracção	143:828$730	23.37%
Reparos de carros e vagões	37:099$980	6.02%
Trafego	142:937$660	23.22%
Administração . .	33:512$350	5.45%
Custeio de Jundiahy. .	3:538$530	.57%
Somma . . .	615:516$450	100.00%

Campinas 31 de Agosto de 1887.

Walter J. Hammond.
Inspector-Geral.

DESCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Mercadorias . . .	1.229:389$520	80.94%
Passageiros	225:427$730	14.84%
Encommendas . . .	30:255$770	1.99%
Animaes	5:179$710	.34%
Telegrapho	12:437$440	.81%
Armazenagem . .	1:226$040	.08%
Arrecadação de impostos	4:253$430	.30%
Aluguel de estações, zona, casas etc.	10:621$050	.70%
Somma . . .	1.518:790$690	100.00%

Campinas, 31 de Agosto de 1887.

Walter J. Hammond.
Inspector-Geral

MATERIAES GASTOS PELAS LOCOMOTIVAS

QUADRO demonstrando o termo médio dos gastos por locomotiva e por kilometro, de carvão e azeite, no semestre findo em 30 de Junho de 1887.

Numero das locomotivas	Carvão em kilos	Numero de vagões rebocados	Azeite em litros	Qualidade do trem
1 á 4	6 3	8 0	.044	Mixto.
5 á 8	9.5	20.5	065	Carga.
9 á 11	5.1	8.4	.027	Expresso.
12 á 15	7.4	13.0	038	Mixto.
16	6 0	8.0	046	Expresso.
17 á 18	16.4	29.7	.083	Carga.

Numero de kilometros percorridos pelas locomotivas:

Com os trens. . .	209.557	
Fazendo manobra .	60 103	277.777
Serviço de lastro .	8.117	

Materiaes gastos e consumidos pelas locomotivas, carros e vagões:

Carvão de pedra	2 147,900	kilos
Azeite. . . .	4291 75	galões
ou.	19,312.87	litros

Campinas, 31 de Agosto de 1887.

Walter J. Hammond,
Inspector-Geral

TELEGRAPHO

Telegrammas despachados durante o semestre findo em 30 de Junho de 1887, nas diversas estações e lista dos apparelhos empregados.

Estações	Numero de apparelhos	Numero de copos de baterias	Numero de Telegrammas			
			O. C. S.	P.	G.	Total
Jundiahy	2	70	1.452	462	15	1.929
Louveira	1	30	619	102	5	726
Rocinha	1	30	692	270	. .	962
Vallinhos	1	30	626	88	. .	714
Campinas	13	180	8.069	9.757	178	18.004
Boa Vista	1	30	206	3	.	209
Rebouças	1	30	920	85	. .	1.005
Santa Barbara	1	30	871	132	1	1.004
Tatú	1	30	982	70	. .	1.052
Limeira	2	60	1.191	879	14	2.084
Cordeiro	4	130	2.930	371	10	3.311
Rio Claro	3	70	1.509	3.556	14	5.079
Remanso	1	40	136	120	. .	256
Araras	1	40	544	277	2	823
Goabiroba	1	40	577	105	. .	682
São Bento	1	40	312	40	. .	352
Leme	1	40	716	249	2	967
Pirassununga	2	70	597	632	8	1.237
Kilometro 73	2	50	487	. . .	. .	487
Emas	1	20	288	45	. .	333
Porto Ferreira	4	90	1.775	399	2	2.176
Descalvado	4	110	1.019	845	11	1.875
Porto Prainha	2	20	183	86	. .	269
P. Amaral	2	40	242	85	. .	327
P. Pulador	2	40	140	55	. .	195
P. C. Bueno	2	40	329	29	. .	358
	57	1.400	27.412	18.742	262	46.416

Campinas, 31 de Agosto de 1887.

Walter J. Hammond.
Inspector-Geral.

71

ANNEXO N. 2

Demonstração do 36.º Dividendo

72

DEMONSTRAÇÃO do 36.º dividendo aos Accionistas da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

Saldo da receita e despeza do semestre, excluida a remessa para Londres de que trata o respectivo balancete (Annexo n. 4)	877:721$063	Importancia da remessa feita para Londres em 23 de Fevereiro ultimo para o pagamento de juros e commissões da divida da Companhia n'aquella praça .	51:983$773
Saldo proveniente da venda de sal	5:954$460	Idem destinada ao fundo de reserva	7:046$360
Importancia sujeita a liquidação no semestre anterior	4:399$123	Idem sujeita a liquidação	3:672$513
		Idem destinada ao pagamento do 36.º dividendo na razão de 10, 1 % ou 10$100 por acção. . . .	825:372$000
Réis	888:074$646	Réis	888:074$646

Contadoria Central da Companhia Paulista, 25 de Agosto de 1887.

Gabriel Nunes Ramalho,
Guarda-Livros.

73

ANNEXO N. 3

BALANÇO GERAL

74

ANNEXO N. 4

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPEZA

4

ESTRADA DE FERRO, COMPANHIA PAULISTA

Demonstração a que se refere o Balancete do semestre de Julho a Dezembro de 1886.

Demonstração A.—(Conservação da linha e suas dependencias)

Administração	. . . .	12:347$640
CONSERVAÇÃO E RENOVAÇÃO DA VIA PERMANENTE:		
Pessoal	128:867$150	
Material	125:976$400	254:843$550
REPAROS DE ESTRADAS, PONTES, SIGNAES E OBRAS:		
Reparos de Estações e mais edificios	. . . .	76:634$560
Rs.	. . . .	343:825$750

Demonstração B.—(Tracção)

Administração e Officinas	. . . .	7:035$810
DESPEZAS DAS LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO:		
Pessoal	22:509$680	
Carvão e lenha	69:281$250	
Agua	708$500	
Azeite, sebo e outros materiaes	11:859$860	104:359$290
REPAROS E RENOVAÇÃO:		
Pessoal	23:021$670	
Material	11:838$470	34:860$140
Rs.	. . . .	146:255$240

Demonstração C.—Reparo e renovação de carros e vagões)

Administração e Officinas	. . . .	5:442$02[illegible]
CARROS:		
Pessoal	7:725$360	
Material	6:276$350	14:001$7[illegible]
VAGÕES:		
Pessoal	15:991$890	
Material	5:905$180	21:897$07[illegible]
Rs.	. . . .	41:340$8[illegible]

Demonstração D.—(Trafego)

Pessoal	73:795$220
Azeite, graxa e outros materiaes	21:402$760
Impressos, papelaria e bilhetes	5:234$410
Encerados, cabos etc.	2:936$600
Fardamento	—$--
Despezas diversas	853$520
Rs.	104:222$510

Demonstração E.—(Administração)

Inspectoria geral e Secretaria	2:133$300
Contadoria etc.	5:265$000
Chefia de trafego	6:840$000
Chefia de telegrapho	11:771$740
Almoxarifado	4:870$750
Pagadoria	1:980$000
Escriptorios	543$510
Rs.	33:404$300

Demonstração F.—(Escriptorio Central)

Pessoal	13:214$0[illegible]
Transporte e estada	30$0[illegible]
Aluguel de casa	600$00[illegible]
Annuncios, impressos e mais despezas	2:112$47[illegible]
Imposto Municipal	163$00[illegible]
Rs.	16:119$[illegible]

Navegação do Mogy-Guassú

Demonstração G.—(Tracção)

Administração e Officinas	. . . .	310$800
VAPORES E LANCHAS EM SERVIÇO:		
Pessoal	4:818$300	
Carvão e lenha	3:804$880	
Azeite, sebo e outros materiaes	2:834$210	11:457$390
REPAROS E RENOVAÇÃO:		
Pessoal	356$260	
Material	887$190	1:243$450
Rs.	. . . .	13:011$640

Demonstração H.—(Trafego)

Pessoal	21:904$320
Azeite, graxa e outros materiaes	8:606$940
Impressos, papelaria e bilhetes	741$310
Encerados, cabos etc.	—$—
Rs.	31:252$570

Contadoria Central da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes em S. Paulo, 19 de Fevereiro de 1887.

GABRIEL NUNES RAMALHO,
Guarda-Livros.

27

Orçamento da Receita da Navegação

PORTOS	Percurso na Estrada de Ferro	Café: Arrobas ou 15 kilos	Café: Razão por 15 kilos	Café: Somma (Milréis)	Tabella 5: Toneladas	Tabella 5: Razão (Milréis)	Tabella 5: Somma (Milréis)	Outras tabellas (Milréis)	TOTAL (Milréis)
Prainha . . .	Porto Ferreira á Jundiahy	60 000	68	4:080$000	150	4$000	600$000		
50 passageiros .								100$000	
Diversas . . .								50$000	4:830$000
Amaral	Porto Ferreira á Jundiahy	25.000	108	2:700$000	100	5$000	500$000		
50 passageiros .								150$000	
Diversas . . .								50$000	3:400$000
Pulador . .	Porto Ferreira á Cordeiro	30.000	135	4:050$000	150	6$000	900$000		
20 passageiros .								90$000	
Diversas . . .								50$000	5:090$000
C. Bueno . . .	Porto Ferreira á Cordeiro	40.000	185	7:400$000	30	7$000	210$000		
10 passageiros .								60$000	
Diversas . . .								50$000	7:720$000
Jatahy	Porto Ferreira á Campinas	25.000	205	5:125$000	80	8$000	640$000	50$000	5:815$000
Cedro	Porto Ferreira á Cordeiro	60 000	205	12:300$000	60	9$000	540$000		
Diversas . . .								100$000	12:940$000
M. Prado . . .	Porto Ferreira á Campinas	12.000	205	2:460$000	50	10$500	525$000	. . .	2:985$000
Pinheiros . . .	Porto Ferreira á Campinas	120 000	205	24:600$000	100	12$000	1:200$000	. . .	25:800$000
Jaboticabal . .	Porto Ferreira á Cordeiro	15 000	225	3:375$000	200	14$000	2:800$000	. . .	6:175$000
Pitangueiras	Porto Ferreira á Campinas	. . .	. . .	. . .	200	15$000	3:000$000	. . .	3:000$000
Pontal	Porto Ferreira á Campinas	. . .	. . .	. . .	300	16$000	4:800$000	. . .	4:800$000
				66:090$000			15:715$000	750$000	82:555$000
Sal	Porto Ferreira á Campinas				6000	12$000			72:000$000
Lucro 100 réis por sacco de 37 ½ kilos									16:000$000
								Rs. . .	170:555$000

ANNEXO N. 5

DEMONSTRAÇÃO

DA

RECEITA E DESPEZA

MAPPA
DEMONSTRANDO A POSIÇÃO
DA
ESTRADA DE FERRO COMPANHIA PAULISTA
em relação aos Rios das provincias de
S. PAULO, MINAS GERAES, MATTO GROSSO,
E
GOYAZ
MATTO GROSSO
GOYAZ
MINAS GERAES
SÃO PAULO
OCEANO ATLANTICO
Kilometros
Estrada de Ferro Cia Paulista
Estradas de Ferro
Divisões das Provincias
Cidades e Povoações
Rios
CUYABA
BRANCA
RIO CLARO
GOYAZ
CURUMBÁ
MIRANDA
S.ta ANNA
URUBUPUNGÁ
UBERABA
SACRAMENTO
FRANCA
PASSOS
BARRETOS
S. PAULO
SANTOS
CAMPINAS
JUNDIAHY
SOROCABA
BOTUCATÚ
PIRACICABA
ITÚ
BRAGANÇA
MOCOCA
PIUMBY
PARACATÚ
MORRINHOS
BOM FIM
ABOBORAS
ANICUNS
Rio Paraná
Rio Paranapanema
Rio Tieté
Rio Grande
Rio S. Francisco
Rio Paraguay
Rio S. Lourenço
Rio Taguary
Rio Mondego
Rio Vermelho
Serra dos Crystaes
IGUAPE
XIRIRICA
UBATUBA
S. SEBASTIÃO
IMP. LITH. DE JULES MARTIN, S. PAULO.

ANNEXO N. 6

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

80

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Snrs. Accionistas.

Perante o vosso esclarecido juizo depomos o nosso parecer relativo á escripturação e contas da Companhia Paulista, referente ao semestre findo a 30 de Junho proximo passado, conforme manda o § 3.º do art. 79 dos Estatutos que nos regem.

Após accurado exame, cumprimos o nosso dever scientificando-vos que as contas daquelle semestre encontramol-as exactas, e bem assim a escripturação perfeita e em dia. Portanto somos de parecer que tanto umas como outras merecem a vossa approvação

S. Paulo, 25 de Agosto de 1887.

G. P. Ralston.
Benedicto A. Vieira Barbosa.

ANNEXO N. 7

ESCRIPTURA DE ACCORDO

COM

A COMPANHIA ITATIBENSE

5

82

ESCRIPTURA de accordo e obrigação como abaixo se declara

Saibam quantos esta virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo, de mil oito centos e oitenta e sete, aos cinco de Abril, nesta Imperial Cidade de São Paulo, em meu cartorio, perante mim tabellião compareceram partes entre si justas e contratadas, a saber: como outorgante, a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, com séde nesta capital e representada por seu Presidente o Dr. Fidencio Nepomuceno Prates, e como outorgada a Companhia Carril de Ferro Itatibense, representada por sua Directoria, composta de Francisco Alves Cardozo, Dr. José Machado Pinheiro Lima e Paulino de Lima, sendo este e aquelle representados pelo segundo dito Dr. Pinheiro Lima, conforme a procuração exhibida, que vai registrada no livro competente do meu cartorio, onde fica archivada, todos meus conhecidos e das testemunhas abaixo nomeadas e assignadas do que dou fé: perante as quaes, pela outorgante por seu Presidente me foi dito que, em virtude do que foi resolvido em sessão da Directoria de hoje, e de accordo com o que foi determinado em reunião de Assembléa Geral de Accionistas, em

vinte e dous de Junho de mil e oito centos e oitenta e tres, tinha accordado fazer concessão a Companhia Carril de Ferro Itatibense de seu privilegio de zona, para o effeito de levar a sua linha de Louveira a Itatiba, com clausulas e condições seguintes:— Primeira: A Companhia Paulista fará cessão gratuita de estudos, plantas e o outros documentos para execução das obras de construcção do Ramal Ferro entre Itatiba e Louveira.—Segunda: Fará na Estrada de Ferro Paulista o transporte gratuito durante dez annos de todo o material necessario á construcção e custeio da Companhia Carril de Ferreo Itatibense.— Terceira: Fará tarifa differencial com o abatimento de trinta por cento para toda a exportação que fôr a Estrada de Ferro Paulista pela Itatibense.—Quarta: Ficará a cargo da Companhia Paulista a construcção dos edificios necessarios ao entroncamento das linhas, correndo por conta de ambas as Companhias as despezas do pessoal.—Quinta: A Companhia Paulista obrigar-se-ha a defender perante os tribunaes do paiz a cessão do privilegio de zona que a Companhia Carril de Ferro Itatibense faz no caso de contestação de terceiro.—Sexta: Fará a Companhia Paulista os reparos de material da Companhia Carril de Ferro Itatibense pelo custo effectivo.—Setima: Caso tenha a Companhia Paulista de fazer cessão do seu direito de zona para o prolongamento da linha Itatibense, esta cessão será feita de preferencia ao Carril de Ferro Itatibense; assim como no caso de em qualquer tempo querer esta Companhia vender a sua linha, dará preferencia á Companhia Paulista sobre qualquer outro comprador. O que sendo tudo ouvido pela outorgada por sua Directoria, me foi dito que aceitava esta escriptura com todas as suas clausulas, condições e termos. E de como assim disseram, me pediram que lhes lavrasse esta escriptura a mim dis-

tribuida, a qual lhes sendo lida, acceitaram e assignam com as testemunhas Joaquim José Pereira de Oliveira e João Nepomuceno de Souza, reconhecidos de mim tabellião do que dou fé. Eu Francisco Branco Ribeiro de Andrade, escrevente juramentado, que escrevi.—E eu *Elias de Oliveira Machado*, tabellião que subscrevi.— *Fidencio Nepomuceno Prates.— José Machado Pinheiro Lima.—Joaquim José Pereira de Oliveira.—João Nepomuceno de Souza.*

Termo que assignam a Companhia Paulista e a Companhia de Carril de Ferro Itatibense

Aos seis dias do mez de Maio de mil oito centos e oitenta e sete, no Palacio do Governo, presentes o Exm. Sr. Barão do Parnahyba, Presidente da Provincia, compareceram o Presidente da Companhia de Vias Ferreas e Fluviaes, Dr. Fidencio Nepomuceno Prates e Director Dr. Elias Antonio Pacheco Chaves, por elles foi declarado que na fórma da escriptura de accordo e obrigação passada a cinco de Abril de mil oito centos e oitenta e sete á Companhia de Carril de Ferro Itatibense, representada por sua Directoria, Francisco Alves Cardozo, Dr. José Machado Pinheiro Lima e Paulino de Lima, elles tem transferido a esta e feito a cessão de seu privilegio de zona e quaesquer direitos, para que á referida Companhia Carril de Ferro Itatibense, possa contractar com o Governo Provincial a construcção, custeio e gozo de uma estrada de ferro, que partindo da estação da Louveira, na estrada de ferro da Companhia outorgante, se dirija á cidade de Itatiba, com todas mais clausulas e condições constantes da mesma escriptura, conforme consta da petição e escriptura,

que ficam archivadas nesta Secretaria; e que tendo sido approvada pelo mesmo Exm. Sr. Presidente da Provincia a referida transferencia, vem por esta fórma ratifical-a e transferir como consta da mesma escriptura os referidos direitos á outorgada Companhia Itatibense com as mesmas clausulas e condições dellas constantes. Pela outorgada Companhia Carril de Ferro Itatibense, representada por sua Directoria, Francisco Alves Cardozo, Presidente, Paulino de Lima e Dr. José Machado Pinheiro Lima, Directores, sendo este como procurador dos dous primeiros, foi dito e declarado que acceitam esta cessão e transferencia na fórma constante deste termo, como foi approvado pelo Governo Provincial. E para constar lavrou-se este contracto que depois de lido vai assignado pelo Exm. Sr. Presidente da Provincia, Dr. Fidencio Nepomuceno Prates, Dr. Elias Antonio Pacheco Chaves e pelo Dr. José Machado Pinheiro Lima por si e como procurador de Francisco Alves Cardozo e Paulino de Lima. E eu Estevão Leão Bourroul, Secretario da Provincia, o subscrevo.—(Assignados) Barão do Parnahyba.—Fidencio N. Prates.—Elias Antonio Pacheco Chaves.—José Machado Pinheiro Lima. (Estava posta uma estampilha de quatro centos réis devidamente inutilisada.

Conforme.

O Secretario da Provincia, *Estevão Leão Bourroul.*

ANNEXO N. 8

LEI NÃO SANCCIONADA

PELA

ASSEMBLÉA PROVINCIAL

85

A Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo decreta:

Art. 1.º Fica concedido á Companhia de Estrada de Ferro Rio Claro o privilegio por 50 annos, sem garantia de juro, para construir, custear e gozar de uma estrada de ferro de bitola estreita, a partir da Estação do Morro Pellado e a entroncar-se na Estação do Paraiso, ou onde mais convier no prolongamento da estrada de ferro da Companhia Ytuana, da cidade de Piracicaba á villa de São Pedro.

Art. 2.º Esta construcção só leverá a effeito após o accordo entre as duas Companhias quanto ás tarifas, que deverão ser cobradas pelas mercadorias nas linhas Ytuanas, a começar em Jundiahy e a terminar no entroncamento.

Art. 3.º Ficam revogadas as disposições em contrario.

Paço da Assembléa Provincial, 23 de Março de 1887.—*Rodrigo Silva.*—*Arthur Prado.*—*Alfredo Silveira da Motta.*

Volte á Assembléa Legislativa Provincial. Palacio do Governo de S. Paulo, 6 de Abril de 1887.—*Barão do Parnahyba.*

Considerando que este decreto de lei abriria entre as Companhias Ytuana e Paulista uma luta de tarifas, que não seria determinada por salutar applicação do principio economico da livre concurrencia, da qual tão simplesmente resultariam desperdicio e immobilisação de capital, e bem assim oscillações do mercado de titulos de riqueza privada, offendendo por tal fórma interesses da massa dos contribuintes, e maxime da empreza Ytuana, subvencionada pela Provincia;

Considerando que o pensamento da Administração Provincial, em materia de industria de transportes consubstancia-se, quanto á navegação fluvial, em desenvolvêl-a o mais possivel, e que este decreto traria como consequencia: de um lado privar productos de regiões longinquas de modicidade de fretes jámais comparavel á das ferro-vias, embora houvesse reducção de tarifas, e de outro lado affecta o serviço de navegação já estabelecido nos rios Piracicaba e Tieté, com prejuizo de avultadas sommas despendidas, tornando assim ainda mais precaria a situação da Companhia Ytuana em frente dos seus compromissos para com a Provincia;

Considerando que os interesses da Companhia Rio Claro, organisada e explorada sob o regimen das leis, soffreriam com a construcção do ramal, deixando de percorrer a linha do Morro Pellado ao Rio Claro, grande quantidade de productos com que hoje conta;

Considerando que os generos de exportação e productos que passassem pelo ramal, já dispõem na actualidade de transporte barato, commodo e rapido, ou pela navegação, ou pelas ferro-vias já existentes;

Considerando os inconvenientes de litigios sobre zonas de privilegios suscitados pelo ramal, os quaes

tem sido aggravados por concessões desta ordem ; e finalmente;

Considerando que não póde haver lei sem utilidade publica provada (Constituição art. 179 § 2.º) e que o Decreto de lei no seu art. 2.º afasta-se desse preceito constitucional, outorgando a duas emprezas privadas a faculdade de converter em realidade uma medida, sobre cuja utilidade só cabia á Assembléa a attribuição de manifestar-se: por todas estas razões nego sancção ao presente projecto.

Barão do Parnahyba.

87

ANNEXO N. 9

DECRETO N. 9753 de 6 de Maio de 1887

DECRETO N. 9753—de 6 de Maio de 1887

Concede á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes privilegio por 10 annos para a navegação a vapor nos rios Mogy-guassú, Pardo e Rio-Grande.

Attendendo ao que me requereu a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, hei por bem conceder-lhe privilegio por 10 annos para a navegação a vapor nos rios Mogy-guassú, desde o porto Ferreira até a sua confluencia com o Pardo, Pardo em toda a sua extensão navegavel até a sua barra no Rio-Grande e Grande da fóz do Sapucahy-mirim até ao salto de Urubupangá, sob as clausulas que com este baixam, assignadas por Antonio da Silva Prado, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 6 de Maio de 1887, 66º da independencia e do Imperio.

Com a rubrica de SUA MAGESTADE O IMPERADOR.

Antonio da Silva Prado.

89

CLAUSULAS A QUE SE REFERE O DECRETO N. 9753 DESTA DATA

I

O Governo concede á Companhia Paulista de Vias-Ferreas e Fluviaes, com séde na capital da Provincia de S. Paulo, privilegio exclusivo por espaço de dez annos para a navegação a vapor nos rios Mogy-guassú, desde o porto Ferreira, até a sua confluencia com o Pardo, Pardo em toda a sua extensão navegavel até a sua barra no Rio Grande, Grande, da fóz do Sapucahy-mirim até ao salto de Urubupangá.

O prazo do privilegio será contado da data da terminação das obras de desobstrucção dos respectivos leitos.

II

A Companhia obriga-se a concluir as obras de desobstrucção necessarias para a navegação a vapor dos rios acima mencionados, nos trechos da concessão, e nelles estabelecer um serviço regular de navegação a vapor, nos seguintes prazos, a contar da data do contracto: um anno do porto do Ferreira até a confluencia do Rio Pardo com o Mogy-guassú; tres annos, no rio Pardo até a sua confluencia com o Rio Grande; cinco annos, neste, da fóz do Sapucahy-mirim ao salto de Urubupangá.

III

A Companhia obriga-se a ter empregados no serviço da navegação um vapor e quatro lanchas por 100 kilometros de navegação.

IV

O numero de viagens redondas, as escalas, o horario da partida e chegada dos vapores, a tabella

de fretes e passagens e as demais condições do serviço não comprehendidas nestas clausulas serão determinadas em regulamento especial organisado pelo Presidente da Provincia, de accôrdo com a Empresa, e approvado pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Nesse regulamento poder-se-hão estabelecer multas de 100$ a 1:000$ para as infracções.

V

A Companhia transportará gratuitamente as malas do correio e dará passagem, livre de toda a despeza, a um empregado do correio, correndo por conta da Companhia o embarque e desembarque das malas, sem a sua responsabilidade.

VI

A Companhia concederá passagem gratuita aos immigrantes e transporte as suas bagagens.

VII

O frete dos objectos transportados com destino ao serviço publico soffrerá uma redução de 50% sobre as tabellas approvadas.

VIII

Si o Governo Geral ou Provincial tiver necessidade de utilizar-se do material fluctuante da Companhia para o transporte de tropa, a Companhia será obrigada a pôr immediatamente a sua disposição, por metade dos preços da tabella, todos os meios de tranporte que possuir.

IX

Nas estações da Companhia, o governo terá o direito de exigir um compartimento com as necessa-

rias accommodações para agencia de correio, podendo nomear o mesmo empregado da Companhia para o logar de agente, se assim reclamar o serviço publico.

X

A Companhia obriga-se a construir uma linha de telegrapho electrico para o serviço das estações, na extensão de 25 kilometros annualmente. Esta linha estará sempre ás ordens do Governo para o serviço deste.

XI

Terminado o prazo do privilegio, terá a Companhia preferencia, em igualdade de condições, para os favores que o Governo quizer conceder a navegação a vapor dos Rios Mogy-guassú, Pardo e Grande, nos trechos que fazem objecto desta concessão.

XII

A concessão de privilegio para cada uma das secções da navegação caducará :

1.ª Si, nos prazos estipulados, não tiver a Companhia dado começo á navegação, salvo o caso de força maior, devidamente justificada ;

2.ª Si, depois de iniciada a navegação, for interrompida por mais de seis mezes consecutivos, salvo o caso de força maior, devidamente justificado.

XIII

Findo o prazo da concessão, reverterão para o Estado, sem indemnisação alguma, as obras que a Companhia tiver executado no leito dos rios para facilitar a navegação.

XIV

As questões que se suscitarem entre o Governo e a Companhia sobre interpretação das clausulas do contracto serão decididas por arbitros.

Si as partes contractantes não concordarem no mesmo arbitro, nomeará cada uma o seu.

Si estes não concordarem, escolherão um terceiro arbitro, que acceitará o laudo de um ao outro, sendo definitiva sua decisão.

Si não concordarem sobre o terceiro, decidirá a secção respectiva do Conselho de Estado.

XV

Além do privilegio, o Governo concede á Companhia os seguintes favores:

1.º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnisações que forem de direito, para a construcção de estações e armazens;

2.º Direito de desapropriação, na fórma do decreto n. 816 de 10 de Julho de 1855, dos terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias que forem precisos para as obras de que trata o n. 1 e para todas que interessarem á franca navegação do rio.

Palacio do Rio de Janeiro em 6 de Maio de 1887.— *Antonio da Silva Prado.*

ANNEXO N. 10

RELATORIO

SOBRE A

NAVEGAÇÃO DO MOGY-GUASSÚ

92

NAVEGAÇÃO DO RIO MOGY-GUASSÚ

Illm. Snr.

O seguinte Relatorio trata da navegação de todo o rio Mogy-guassú, desde o seu ponto inicial Porto-Ferreira até Porto Pontal, onde elle entra e forma parte do rio Pardo. No dia 10 de Janeiro foram abertas as estações de Porto Pitangueiras e Pontal. Desde aquella data o trafego tem marchado com toda regularidade, tendo sido conduzido nas lanchas toda a qualidade e especie de mercadorias, incluindo grandes caldeiras á vapor e outros machinismos empregados na lavoura.

Passageiros

Este ramo continúa ser muitissimo insignificante; assim mesmo não é para esperar outra cousa, considerando que a marcha dos vapores é completamente e sómente regulada pelas necessidades do transporte de cargas.

O numero de passageiros transportados foi de 128, e 191 immigrantes, um total de 319.

No principio não foi considerado possivel navegar com segurança durante a noite, actualmente, porém, as necessidades do transporte não permittem a parada dos vapores, assim no dia 1.º de Agosto foi principiado o uso de grandes lampeões iguaes aos usados nas locomotivas com tão bom resultado que os vapores sóbem o rio a toda hora da noite, o que é uma enorme conveniencia ao movimento de cargas.

Mercadorias

SAL

Como foi indicado no ultimo Relatorio este ramo do trafego começou em boa escala, e assim continuou, tanto que não foi possivel á Companhia satisfazer todos os pedidos feitos em Pitangueiras e Pontal. Foram feitos todos os esforços e pouco a pouco estavam vencidas as difficuldades, quando a Companhia Mogyana abaixou o frete sobre o sal, que foi immediatamente sentido no trafego no rio Mogy-guassú.

Auctorisado por V. S. no dia 30 de Abril, expedi ordens para uma reducção correspondente nas estações de Porto Pitangueiras e Pontal, que não foi posta em execução porque nos primeiros dias do mez de Maio as duas Companhias entraram n'uma sorte de armisticio quanto á reducções de frete e construcções de ramaes, ou outras obras, destinadas á prejudicar o trafego da outra, até que as duas Companhias pudessem chegar a um accôrdo ou fusão de interesses.

Naturalmente o trafego de sal diminuio sensivelmente e continuou diminuto até o fim de Julho, quando começou de novo em maior escala, tanto que os pedidos não podem ser satisfeitos com a re-

gularidade desejada, pois o trafego geral de mercadorias de importação tem augmentado tanto que o numero de lanchas é insufficiente.

Este facto de ter o trafego de sal resuscitado sem a Companhia diminuir o preço de transporte é de muito grande alcance, porque prova, que o trafego de sal, para o remoto interior, está começando a passar pela villa de Fructal que é equidistante de Pontal e Uberaba. Além disso, em toda margem esquerda do rio Mogy-guassú desde Jaboticabal, e a esquerda do rio Pardo até o Rio-Grande não póde ser comprado sal em outra parte por preço tão barato como da Companhia Paulista.

Isto parece garantia sufficiente para provar o grande futuro da Navegação, porém mais eloquente ainda estão os algarismos do transporte do sal nos seis mezes ultimos, apezar do cheque que soffreu o trafego em Abril :

Numero de saccos transportados .	29.499
Lucro na venda fóra do frete . .	5:000$000

Aqui deve ser notado um facto importante—a reducção do frete para o transporte de mercadorias de Porto Pontal em diante feito pelos carroceiros—, assim provando que esta classe principal de transportes de mercadorias para o remoto interior já está apreciando as vantagens offerecidas pelo Porto Pontal, como ponto de partida para o interior.

Mercadorias em geral

Devido ás oscillações no mercado de café o transporte deste genero não attingio as proporções que devia, tanto que nas immediações das estações do Porto Martinho Prado, Porto Pinheiros e Porto Ja-

boticabal, os principaes fazendeiros continuam a guardar o café da ultima safra.

Embora a Companhia ainda tenha de carregar este café, o facto de serem rebocadas as lanchas vazias depois de conduzir sal e outros generos rio a baixo, não deixa de fazer as despezas maiores.

Naturalmente o meio mais economico do transporte é ter as lanchas carregadas na ida e especialmente na volta, porque pouco mais despeza é preciso para rebocar uma lancha carregada em vez de vazia.

Apezar disso o trafego tem augmentado bastante, e comparado com os dous semestres precedentes, mostra um desenvolvimento muito satisfactorio :

SEMESTRES

DESCRIPÇÃO DO TRAFEGO	Janeiro a Junho 1886	Julho a Dezembro 1886	Janeiro a Junho 1887
Café e diversas exportações	Ton. 684	Ton. 1.533	Ton. 1.400
Sal	» 111	» 346	» 1.312
Diversas mercadorias . .	» 63	» 87	» 266
Total	» 858	» 1.966	» 2.978

Estações

Foram construidos um armazem para cargas em Porto Ferreira e um outro em Porto Pontal. Estes estão construidos mui solidamente por serem em estações definitivas como estão sendo feitos nos outros portos, conforme o trafego e movimento demonstram as necessidades.

Obras nas corredeiras

E' com especial satisfação que deve ser notado o facto que as importantes obras feitas nas corredeiras têm resistido a força das enchentes que houve em Janeiro, soffrendo quasi nenhum estrago pela passagem de grandes arvores boiando no rio.

E' isto especialmente notavel na corredeira da « Escaramussa », que está em perfeito estado.

Como as corredeiras da «Boa-Vista» e «Cordão» foram abertas ao trafego antes de acabadas, no mez de Outubro do anno proximo passado, á instancia de fazendeiros para a conducção de seus cafés, que ainda estão nas fazendas, foi necessario tornar a trabalhar nellas este anno, sempre com mais difficuldades, visto que quando a agua é desviada do canal os empregados podem fazer muito mais e muito melhor serviço.

A corredeira do «Corrego-rico» falta pouco para ser completada. Esta é a ultima antes de chegar ao Porto de Pontal.

E' de esperar que esta corredeira esteja completamente acabada até o fim deste anno.

Até o fim de Junho não foi necessario baldeação neste lugar, sendo a agua sufficiente para os vapores e lanchas passarem sem perigo. A baldeação agora está sendo effectuada n'um tramway assentado no barranco do rio.

Cachoeira de S. Bartholomeu

Já estão principiadas as obras de desobstrucção para poderem ser feitas as obras definitivas desta formidavel cachoeira.

Emquanto que a navegação neste trecho do rio entre Porto Pontal e o Rio-Grande é uma cousa desejavel, não ha entretanto necessidade para apressar o serviço, pois actualmente todos os carros e tropas do interior, ao sul de Fructal, não podem deixar de procurar Pontal.

Para a desobstrucção desta e outras cachoeiras até o formidavel Bromado a Companhia está preparando um pessoal muito competente, e cada dia o systema de guincho e corrente é mais conhecido e mais provado.

Vapores e Lanchas

Continuam a prestar os mesmos bons serviços, tendo sido feitos os pequenos concertos precisos.

O quadro seguinte demonstra o percurso total dos vapores, durante os ultimos seis mezes e desde que foram lançados n'agua:

KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAPORES

SEMESTRE 1887	Conde d'Eu	Cons. A. Prado	Dr. N. Queiroz	Dr. E. Chaves	Rio Bonito	TOTAL
Janeiro a Junho .	5.966	5.503	7.771	4.391	670	24.301
Desde que foram lançados n'agua	25.611	9.282	15.470	4.837	16.014	71.219

Com a excepção do vapor Conde d'Eu todos usam sómente lenha como combustivel, do qual foi gasto durante o semestre 1.395 metros cubicos.

O Conde d'Eu sómente usa de carvão subindo a grande corredeira da Escaramuça e depois em Gaviãosinho e Patos que estão muito proximas.

O carvão consumido durante o semestre para todos os serviços da navegação foi de 89.470 kilos.

Officinas

Foram montadas e lançadas n'agua sete lanchas de aço.

Pessoal

Infelizmente as maleitas atacaram muito os empregados das lanchas e vapores, durante os mezes de Fevereiro a Junho.

Durante o tempo de maior intensidade da molestia, nota-se que os empregados sómente podem trabalhar vinte e dous dias no mez. Quasi todos quando doentes vão a Santa Casa de Misericordia de Jundiahy, d'onde em poucos dias voltam ao serviço, salvo se tem tido outra molestia, que nada tem com a malaria do rio, para complicar sua doença.

E' de esperar que no correr do tempo possamos obter um pessoal mais affeito e portanto menos sujeito a maleitas.

Altura d'agua, temperatura, etc.

Devido ás grandes chuvas nos primeiros tres mezes do anno, o rio durante o semestre sempre teve mais do que 1.^{m}20 de agua. O dia de maior enchente foi a 8 de Janeiro quando a altura chegou a 4.^{m}80.

QUADRO MOSTRANDO A ALTURA D'AGUA E TEMPERATURA ÁS 2 HORAS DA TARDE E QUANTIDADE DE CHUVA EM PORTO FERREIRA :

MEZES	Data	Temperatura	Alt. d'agua		Quantidade de chuva	Data	Temp. cent.	
			max.	min.			max.	min.
			cent.	cent.	m. m.			
Jan.	8	28	4.80	. .	. . .	22	31	
	31	28	. .	2.04	204	1-2-4-12-13-15	. .	23
Fev.	16	27	3.44	. .	. . .	5-7	30	
	9	27	. .	1.64	148	14-15	. .	25
Mar.	10-11 12. .	24 e 26	2.52	. .	. . .	6	29	
	18-19 21-30 31. .	24 e 27	. .	1.72	179	9-10-11-27 e 31	. .	24
Abr.	12	25	3.94	. .	. . .	5-6-17 e 19	26	
	3 e 4	24 e 25	. .	1.65	178	25	. .	21
Maio	5	23	2.27	. .	. . .	2-3 e 4	24	
	31	18	. .	1.44	047	9-20-23-24-25 e 26	. .	17
Jun.	5	20	1.85	. .	. . .	1-12-13-14-15	22	
	30	21	. .	1.20	028	7-9 e 24	. .	18

Total **784** millimetros de chuva.

Campinas 31 de Agosto de 1887.

Deus guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Fidencio N. Prates, Dignissimo Presidente da Companhia Paulista.

Walter J. Hammond,
Inspector-Geral.

ANNEXO N. 11

CERTIDÃO

DE

DEPOSITO NO CARTORIO

97

CÓPIA.—Elias de Oliveira Machado, 1º tabellião do publico judicial e notas desta Imperial cidade de S. Paulo, etc. Certifico que em data de hoje foram depositados por parte da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes os documentos seguintes: balanço relativo ao semestre de Janeiro a Junho do corrente anno, relação dos Accionistas e relação do material existente no Almoxarifado. Todo o referido é verdade e dou fé. S. Paulo, 25 de Agosto de 1887. —O escrivão e tabellião, *Elias de Oliveira Machado.* Está collada uma estampilha do valor de 200 réis, assim inutilisada.—S. Paulo, era retro.—*Machado.*

ANNEXO N. 12

MAPPA

DA

ZONA

DA

COMPANHIA PAULISTA

99

BALANÇO RELATIVO AO SEMESTRE DE JANEIRO A JUNHO DE 1887

Activo

Capital por emittir		
Importe do mesmo	2.756:000$000	
Accionistas (Conta de Capital)		
Entradas a realisar	232:020$920	2.988:020$920
Accionistas (Conta de Emprestimo)		
Saldo desta conta	....	1.494:546$700
Moveis e Utensis		
Importe dos mesmos	12:981$320	
Custo da Estrada e suas dependencias		
Importancia despendida	16.215:013$785	
Casa do Largo de S. Bento		
Custo do terreno e obras executadas	94:155$060	
Navegação do rio Mogy-Guassú		
Gastos com o estabelecimento da mesma	1.010:803$351	17.332:953$516
Materiaes para custeio		
Existentes no Almoxarifado	....	383:090$934
Acções da Companhia		
Valor realisado de 2140 acções do Fundo de reserva	418:000$000	
Apolices		
Valor nominal de 400 apolices do Fundo de reserva	400:000$000	818:000$000
Zerrenner, Bülow & Comp.		
Saldo em poder dos mesmos para despacho de materiaes	4:804$170	
Caixa Filial do Banco do Brazil		
Saldo da Conta Corrente	115:514$110	
Repartição Liquidadora		
Saldo a nosso favor	272:238$400	
Companhias estranhas		
Saldo a nosso favor	14:573$017	
Diversos devedores		
Saldo desta conta	17:276$073	
Caixa		
Saldo nas caixas em Campinas e S. Paulo	32:745$457	457:151$227
Réis	....	23.473:763$297

Passivo

Capital		
Valor do mesmo	....	20.000:000$000
Emprestimo emittido		
Valor do mesmo	1.494:546$700	
Receita especial		
Saldo desta conta	37:520$837	1.532:067$537
Accionistas (Conta de Reposição)		
Saldo desta conta	2:322$340	
Dividendos		
Não reclamados	20:109$941	
Pessoal		
Vencimentos por pagar	63:004$549	
Imposto de transito		
Saldo desta conta	22:679$191	
Matriz de Campinas		
Saldo a seu favor	12:229$600	
Sello de Acções		
Saldo desta conta	220$800	
Fry, Miers & Comp.		
Saldo a seu favor	2:452$624	
Companhias estranhas		
Saldo a seu favor	2:456$510	
Diversos credores		
Saldo desta conta	178$580	
Lucros e Perdas		
Saldo desta conta	6:720$836	
Fundo de reserva		
Importancia que constitue o mesmo	973:229$916	
Receita Geral		
Saldo desta conta	836:090$873	1.941:695$760
Réis	....	23.473:763$297

Contadoria Central da Companhia Paulista, 25 de Agosto 1887.

Gabriel Nunes Ramalho,
Guarda-Livros.

76